

Évolution du réseau ferré public mosellan depuis 1945 jusqu'à nos jours

Arsène FELTEN

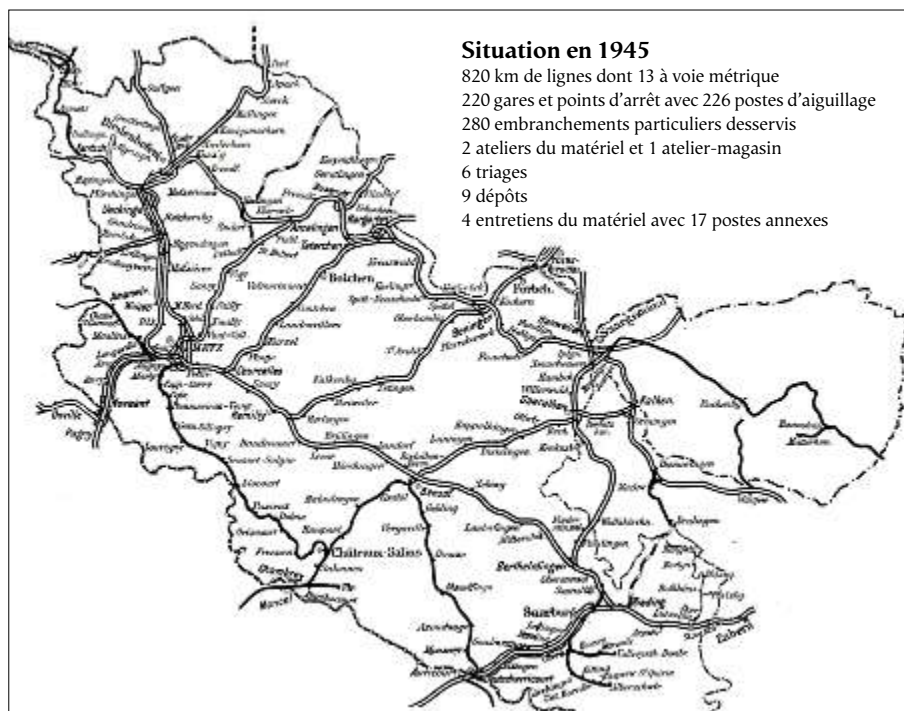
Le réseau ferré mosellan public a considérablement évolué depuis la fin de la dernière guerre, comme sur l'ensemble du territoire métropolitain. La position géographique du département, sa puissance économique, son rôle stratégique et son passé entre Allemagne et France ont façonné un réseau particulier sur lequel deux volontés politiques opposées ont œuvré successivement. Ce réseau a été amorcé en 1850 et n'a cessé de s'étoffer jusqu'au milieu des années 30. Les premières fermetures au service des voyageurs interviennent en 1939 et seule la guerre empêche la mise en application d'un plan de coordination des transports plus sévère. La pénurie des carburants conduira durant le conflit à la réouverture des lignes fermées en mai 1939. Ainsi, en 1945, le réseau mosellan est à l'apogée de son développement et de son utilisation.

Son évolution à la contraction s'effectue sous l'effet de choix politiques, de la modification de l'environnement industriel et de la concurrence des autres moyens de transport. Elle s'accompagne de modifications structurelles profondes, affectant notablement l'emploi, et de choix des services offerts de plus en plus réduits.

La situation à la Libération

Le chemin de fer reste durant le conflit un moyen de transport nécessaire à l'effort de guerre et, de ce fait, exposé aux destructions. Celles-ci sont le fait de bombardements, de dynamitages lors des retraits ou de démontrages de l'infrastructure pour remontage (notamment sur le front de l'Est).

La préparation de l'opération « Overlord », les durs et longs combats de la bataille de la Moselle et la retraite des armées allemandes ont occasionné des dégâts considérables dans les nœuds ferroviaires mosellans, par bombardements, et aux ouvrages d'art par dynamitage des installations par les troupes allemandes. Les lignes Pange / Boulay / Teterchen (26 km), les 3^e et 4^e voies entre Metz et Thionville (30 km), entre Avricourt et Sarrebourg (41 km) et



■ Carte 1945 = le réseau mosellan à son apogée.

entre Novéant et Pagny-sur-Moselle ont été démontées à partir de 1942, pour être remontées sur le front russe. Plusieurs lignes ont eu leurs voies pétardées (chaque barre en son milieu ou aux joints) : celle de Béning à Sarreguemines sur ses 32 km, celle de Rémyilly à Forbach sur 10 km (entre Faulquemont et Saint-Avold), celle de Bettembourg à Bâle sur 10 km (entre Nébing et Loudrefing), celle de Paris à Strasbourg sur 1 km (entre Gondrexange et Héming), celle de Sarreguemines à Sarrebourg sur 15 km (dont 2 en Moselle) entre Sarralbe et Sarre-Union. Sur la ligne de Metz à Anzeling, les cinq viaducs sont par terre, dont celui de Faily, le plus long du Reich lors de sa construction (770 m, 3 500 t de ferrailles). Tous les ponts sur la Moselle, la Sarre et la Nied sont détruits. La plupart des souterrains sont effondrés. Aucune gare, aucun dépôt et atelier, aucun triage important ne sont utilisables. Les grands dépôts de locomotives de Metz-Frescaty, Metz-Sablon, Sarreguemines et Thionville sont lourdement touchés, mais aussi tous les autres. Le dépôt de Hargarten-Falck, pourtant d'importance moyenne, a été bombardé six fois. Les ateliers de Montigny-lès-Metz et de Basse-Yutz sont hors d'usage et les machines-outils ont été démontées par les Allemands : celles de Montigny sont stockées



■ Le viaduc de Faily détruit (3 500 t de ferrailles).

dans un fort à proximité de Metz, celles de Basse-Yutz ont été expédiées en Allemagne. Les ateliers de Montigny ont subi deux bombardements très violents les 25 mai et 12 août 1944. Les postes des très importantes gares de Thionville et Sarreguemines sont détruits ou très gravement endommagés. Les bâtiments des voyageurs de Maizières-lès-Metz, Béning-lès-Saint-Avold, Saint-Avold et Philippsbourg sont à reconstruire totalement.

Des trois départements annexés de fait, celui de la Moselle est le plus gravement touché : 60 % de la surface bâtie est détruite, 90 % des lignes téléphoniques sont inutilisables, 50 % des signaux hors service.

À la Libération de la Moselle, seule une cinquantaine de kilomètres répartis en plusieurs sections isolées sont exploitables. Mais l'ensemble du réseau est prévu pour être remis en état. Les itinéraires charbonniers, si nécessaires aux industries sidérurgiques et aux cimenteries, mais aussi à la population pour se chauffer, sont rétablis en priorité. Les brèches dans la voie sont comblées avec des tabliers provisoires fournis par les troupes du génie de l'armée américaine, mais aussi par les stocks français. Aussi, dès décembre 1945, la circulation est possible sur l'ensemble du réseau. Des structures spécifiques sont mises en place pour la reconstruction définitive, qui se poursuivra jusqu'au début des années 50.

À la suite de ces destructions, seule la ligne Vantoux/Vallières/Anzeling¹, les 3^e et 4^e voies entre Avricourt et Sarrebourg et quelques raccordements stratégiques ne seront pas rétablis. À ces exceptions près, le réseau mosellan retrouve sa consistance d'avant-guerre, époque de son apogée.

Évolution du contexte géopolitique

Le réseau ferré mosellan est un réseau frontalier à haute importance stratégique, qui a la particularité d'avoir fait partie de deux pays différents qui l'ont modelé dans ce but. Durant l'Annexion de 1871 à 1918, les Allemands ont multiplié les liaisons entre le *Vaterland* et la frontière française et mis à double voie les lignes existantes. Après le retour à la France, ce réseau surdimensionné a été conservé et même renforcé aux limites sud et est du département, dans l'éventualité d'un prochain conflit. Après la Deuxième Guerre mondiale, les considérations militaires sont restées fortes, maintenant le réseau et ses installations en état. L'évolution des relations intra-européennes et la détente Est/Ouest ont modifié les stratégies militaires. Les progrès de l'armement² et de l'équipement des armées incitent le Service Militaire des Chemins de Fer à déclasser progressivement les lignes et installations à caractère stratégique. Leur fonction commerciale n'étant pas suffisante, les lignes les plus spécialisées sont fermées. Il s'agit surtout de Vigy/Waldwisse, Bliesbruck/Sarreguemines, Sarreguemines/Château-Salins vers Nancy. De nombreux quais militaires et voies de garage n'ont plus d'utilité, certaines installations techniques sont abandonnées (dépôt de Bénestroff par exemple).

Le rattachement de la Sarre à l'Allemagne en 1956 a rétabli l'ancien cordon douanier et nécessité la création, en 1960, de vastes faisceaux de voies dans les gares frontières d'Apach, de Forbach et de Sarreguemines (Sarreinsming). Trente ans plus tard, les formalités douanières, allégées dans l'espace communautaire européen pour le fret, sont reportées à Woippy, rendant inutiles Sarreinsming ou moins utiles les autres³. Lorsque les lignes concernées seront équipées de la signalisation européenne, les gares d'Apach et de Forbach n'auront plus d'activité technique fret.

La SNCF créée juste avant guerre par fusion des anciennes compagnies est sous la tutelle de l'État, qui lui impose sa politique. Après la période de reconstruction et le boom économique qui a suivi, au fil des crises, la pression a été permanente pour réduire les dépenses, à défaut de pouvoir augmenter

-
1. Bettelainville et Vigy restent desservis par la ligne en provenance d'Hombourg-Budange.
 2. Notamment l'effet dissuasif de l'arme nucléaire.
 3. La disparité des réglementations ferroviaires des pays européens nécessite actuellement le maintien d'un arrêt technique en gare frontière.

les recettes. Les adaptations du service offert sont régulières : mise sur route des services omnibus, fermeture totale de lignes, abandon de dessertes en certains points. La SNCF a souvent été le champ d'expérience des réformes sociales, obligée de les appliquer avant les autres et intégralement. La politique générale du « tout TGV », malgré tous ses bienfaits, a sans doute nui au maintien et à l'amélioration du réseau, en absorbant trop de ressources financières. Ces dernières années, l'abandon du wagon isolé a été dur à vivre, car il correspondait encore à un besoin pour une activité malade de la désindustrialisation du département, mais aussi de la trop longue grève de 1995. L'ouverture en 2006 du réseau aux nouvelles entreprises ferroviaires de fret s'est faite en premier en Moselle. Elle a permis une prise de conscience par l'entreprise historique de modifier plus rapidement ses règles de production et de fonctionnement. Cette ouverture imposée par l'Europe, qui s'accompagne de la séparation des fonctions de gestionnaire de l'infrastructure et d'entreprise ferroviaire, prescrit aussi une coûteuse normalisation de la signalisation sur des corridors de fret européens. La Moselle est concernée par ceux-ci entre les grands ports d'Anvers et de Rotterdam vers, d'une part l'Espagne, d'autre part la Suisse et l'Europe Centrale.

Évolution du tissu industriel

Après guerre, l'industrie se remet en route rapidement, notamment les houillères, pour assurer le chauffage de la population et permettre le redémarrage de l'industrie sidérurgique et des cimenteries tant nécessaires à la reconstruction.

Le département, extracteur de charbon, est aussi une importante zone de transit entre les houillères allemandes et les industries alsaciennes et suisses (ligne Sarrebruck/Sarreguemines/Mommenheim), entre les mines de fer, les fours à chaux et les usines sidérurgiques allemandes (lignes vers Apache, Guerstling, Hargarten/Falck et Forbach). À cette époque, le chemin de fer a encore une place dominante dans les transports et achemine tous les types de marchandises par wagons isolés ou par trains entiers. Chaque gare a un embranchement particulier ou un emplacement loué sur lequel le marchand de charbon reçoit ses wagons.

Les lignes d'Hagondange vers Conflans-Jarny, de Thionville à Fontoy et Audun-le-Tiche/Hussigny, de Maizières-lès-Metz à Thionville, de Creutzwald à Forbach sont une succession d'embranchements miniers ou usiniers, desservis par d'importants réseaux privés. De nombreuses gares dépassent annuellement le million de tonnes de fret expédiées ou reçues. La Moselle assure le cinquième du trafic fret de la SNCF. Les crises successives de la sidérurgie, la concurrence des minerais étrangers à forte teneur, le développement de l'utilisation de produits pétroliers au détriment des combustibles fossiles provoquent, après les « trente glorieuses », la fermeture de toutes les mines de fer et de la plupart des usines sidérurgiques. Les lignes Hettange/

Entrange, Hayange/Algrange, Audun-le-Tiche/Hussigny, Fontoy/Audun-le-Tiche et l'important transit Hargarten/Falck/Überherrn⁴, ainsi que de nombreuses gares sont fermées de ce fait. Le charbon résiste un peu plus longtemps, passe péniblement le vingtième siècle, puis disparaît totalement en laissant d'immenses faisceaux déserts dans les grandes gares minières de Faulquemont, Cocheren, Béning-lès-Saint-Avold et Merlebach-Freyming. Seule la gare de Creutzwald conserve une activité. Les autres industries extractives (sel, gypse, argile, pierres) et leurs sous-traitants se sont étiolés progressivement pour ne subsister qu'à Sarralbe. Les manufactures verrières, les tuileries, les faïenceries, les grossistes ferment les unes après les autres ou réduisent leurs fournitures et leurs productions à une peau de chagrin. De ce fait, les lignes Lutzelbourg/Drulingen/Wingen-sur-Moder, Sarrebourg/Vallerysthal, La Forge/Abreschwiller, Hombourg-Budange/Vigy et Bénestroff/Dieuze sont fragilisées, puis fermées.

Pour le trafic des voyageurs, l'acheminement de la masse laborieuse se fait en grande partie par les trains « d'ouvriers », dont les horaires sont adaptés aux prises et fins de service des différents postes dans les mines et les grandes usines. À partir des années 1960, cette clientèle est progressivement prise en charge par des services routiers. Toutes les lignes sont parcourues par des trains omnibus, qui permettent à une population peu motorisée de se déplacer. Les nombreuses villes de garnison déversent hebdomadairement leurs flots de permissionnaires et, tous les deux mois, les incorporés et les libérables. Ces milliers de jeunes gens sont acheminés par des trains spéciaux, les « trains de permissionnaires », sur les parcours principaux. La Moselle voit aussi passer une grande partie des trains de permissionnaires générés par les forces françaises stationnés en Allemagne. Aux vacances, les nombreux immigrés partent par trains entiers vers l'Italie. La Moselle est également située sur le transit ferroviaire entre Paris et Mannheim/Francfort, le Benelux et la Suisse et le sud de l'Europe. Aujourd'hui, cette clientèle acheminée en trains de nuit et souvent accompagnée de sa voiture, a disparu du fait de la concurrence aérienne et routière, de la disparition des liens avec les pays d'origine ainsi que des modifications de comportement. L'ensemble de ces éléments entraîne la fermeture de nombreux points de desserte.

Évolution de l'environnement concurrentiel

Si la guerre 14/18 avait montré les capacités du transport routier, le deuxième conflit mondial a consacré sa souplesse d'utilisation et son aptitude pour le transport de charges de plus en plus lourdes, qui était jusqu'alors l'apanage du chemin de fer. L'évolution technique des véhicules et

4. Ce point de transit était un des plus lourd de France dans les années 1970 (3 650 000 t en 1975).

l'amélioration considérable de la qualité du réseau routier a rendu redoutable ce concurrent, qui permet le porte à porte par les itinéraires multiples et souvent plus courts. Son premier angle d'attaque a été les petites charges : colis de détail, express et postaux. Le chemin de fer assurait ces trafics avec des wagons acheminés par trains de messageries ou dans les fourgons des trains de voyageurs. Tant que le réseau était à son apogée, l'offre ferroviaire permettait une proximité des expéditeurs et destinataires des gares. Avec la fermeture de lignes et de petites gares, les colis de détail ont été progressivement concentrés sur des gares-centres de desserte et confiés, dans les années 1960, à des transporteurs routiers sur les parcours terminaux. La SNCF crée en 1970 une filiale, le Sernam (Service National de Messagerie), pour traiter progressivement l'ensemble des colis et des bagages. Malgré cela, la route va acheminer la quasi totalité de ces trafics, mais aussi ce qui était transporté par wagon isolé, notamment les marchandises à forte valeur ajoutée. Pour conserver sa clientèle et lui offrir une alternative, la SNCF développe son activité de camionnage et devient le premier transporteur routier français. La canalisation au gabarit européen de la Moselle provoque une guerre des tarifs pour conserver au chemin de fer les flux de pondéreux entre le nord de l'Europe et la Lorraine. Pour le chemin de fer, il faut transporter plus à moindre prix, en augmentant la charge par essieu et en tirant des trains plus longs. En revanche, la concurrence des canaux à faible gabarit disparaît.

Pour le trafic des voyageurs, l'autocar est une alternative à bon marché pour se substituer aux dessertes ferroviaires omnibus des petites lignes et offre l'avantage de desservir les centres des localités. La coordination routière des transports de voyageurs envisagée en 1938 sera appliquée après guerre et suivie de versions ultérieures, dont la mise en œuvre est assurée par la SNCF ou des entreprises privées. Le trafic omnibus de la plupart des lignes est soit supprimé, soit transféré sur route. La généralisation de la voiture particulière et l'amélioration du réseau routier (autoroutes, voies rapides notamment) contribuent également à vider les trains locaux. *A contrario*, la desserte cadencée du sillon mosellan à partir de 1970, entre Thionville et Nancy, amène une clientèle accrue et va servir de modèle à d'autres régions. L'ouverture de la LGVEE⁵, avec la gare Lorraine, mais surtout avec la desserte directe de Metz et Thionville, a capté une clientèle sensible aux temps de trajet, sans rupture de charge, très performants. La desserte TGV vers le sud-est souffre de son manque de performance.

Évolution technique

En 1945, la traction est essentiellement thermique. Contrairement à d'autres réseaux (le Midi notamment), qui ont électrifié leurs lignes durant l'entre-deux

5. LGVEE : Ligne à Grande Vitesse Est Européenne.



La traction vapeur, omniprésente jusqu'en 1955, disparaît en 1974.

guerres, le réseau mosellan est resté « à vapeur »⁶. Pour le trafic des voyageurs, le réseau « ex-AL »⁷ a toutefois été un des précurseurs dans l'utilisation des autorails à partir de 1936. Cette situation résulte de l'opposition des militaires à l'électrification, jugée trop « fragile » en cas de conflit. Malgré les améliorations apportées à la machine à vapeur, ce mode de traction nécessite des soins journaliers, qui n'autorisent qu'une disponibilité faible par engin et de nombreux dépôts pour les maintenir en état de fonctionnement. La mise au point de la traction électrique par courant industriel, sous l'impulsion de Louis Armand, conduit, entre 1955 et 1965, à l'électrification des principales lignes mosellanes⁸. La puissance des locomotives mises en service, leur rusticité et leur disponibilité vont avoir un impact considérable sur les installations et les moyens utilisés jusqu'alors. Finies les tâches d'approvisionnement en charbon et en eau, celle d'allumage

et de décrassage du foyer ; finis les fastidieux soins quotidiens. Les qualités des nouvelles locomotives permettent de réduire leur nombre et le personnel de conduite et d'entretien. Le grand dépôt de Frescaty (135 locomotives - 816 agents en 1948) disparaît rapidement, suivi de ceux de Sarrebourg, Réding, Hargarten-Falck et Forbach. Celui de Sarreguemines (530 agents en 1948) devient célèbre en 1974 pour avoir effectué le dernier parcours en locomotive vapeur sur la SNCF, puis ferme également, la traction thermique généralisée des lignes non électrifiées ayant le même effet que l'électrification. La puissance, la plus grande vitesse, le coût réduit de traction permettent de fermer l'itinéraire charbonnier Béning/Hargarten-Falck/Courcelles-sur-Nied au profit de celui via Rémilly.

Le matériel à voyageurs évolue également. Pour les trains de grands parcours, l'arrivée des voitures Corail au début des années 1970 constitue un saut de confort, mais aussi une réduction des coûts d'achat et d'exploitation.

6. Les militaires considéraient les lignes électrifiées comme trop fragiles en temps de guerre.

7. Réseau « ex-AL » : ancien réseau de la Terre d'empire d'Alsace-Lorraine.

8. 368 km sont électrifiées entre 1955 et 2007 : il en reste 324 en 2014.

Pour le trafic local, l'utilisation d'autorails, au lieu de rames de voitures, permet de retarder l'abandon de la desserte de certaines petites lignes. Le remplacement presque systématique des rames tractées par des automoteurs ou automotrices réversibles à partir des années 90 va augmenter leur utilisation et impacter les organisations des gares en supprimant les manœuvres de formation des rames et de mise en tête de la locomotive. La disparition des matériels anciens⁹ par du matériel moderne plus fiable réduit les charges d'entretien.

Le matériel pour le fret évolue également. La généralisation des wagons à boggies et l'augmentation de leur charge transportable, hors variation de la masse transportée, réduit le volume du parc. Leur équipement systématique d'organes de freinage commandés depuis la locomotive permet de supprimer tout personnel d'accompagnement des trains (serre-frein, chef de train) et facilitera les augmentations de vitesse des trains conjointement avec la modification de l'infrastructure.

Toutes ces mutations et améliorations, la réduction du parc des wagons fret SNCF liée à la baisse du trafic et à la constitution de parcs privés aboutissent à la fermeture des ateliers de Basse-Yutz, puis de Montigny-lès-Metz, de même que celles d'unités d'entretien moins importantes, mais employant plusieurs centaines d'agents.

L'entretien des voitures à voyageurs, après avoir été concentré sur la gare de Metz-Ville, y est maintenant effectué marginalement (rames intercités)¹⁰. Les automoteurs et automotrices voyageurs régionales et interrégionales sont entretenus au Technicentre de Metz-Sablon, sur le site modernisé de l'ancien dépôt « autorail ».

La signalisation, à la Libération, est très majoritairement mécanique, mais déjà à éclairage électrique. L'espacement des trains est assuré par des postes de cantonnement, espacés de 4 à 5 km sur les lignes les plus importantes et tenus par des gardes 24h/24h. À l'occasion de l'électrification Nord-Est, à partir de 1954, la signalisation lumineuse et les premiers blocks automatiques sont installés. La première, qui amène sûreté et économies, est la condition d'installation du block automatique, qui permet de supprimer l'espacement manuel des trains par gardes. Outre sa souplesse de fonctionnement, augmentant la capacité d'une ligne, l'espacement automatique réduit considérablement le facteur humain dans un risque majeur : le rattrapage de deux trains de même sens. Des centaines d'emplois et des dizaines de gares disparaissent jusqu'à la dernière ligne équipée, dans les années 80. La ligne Metz/Réding qui comportait une vingtaine de gares, point d'arrêt ou postes de garde tenus par du personnel n'en comporte plus qu'un : Rémilly ! La

9. Pour le trafic local, des voitures à passerelles d'extrémité datant du début du siècle ont circulés jusqu'au années 80.

10. Il traitait en 1970 plusieurs centaines de voitures, actuellement quelques dizaines.



■ Metz-Sablon poste d'aiguillage informatisé (2006).

commande des installations est assurées en 1945 essentiellement par des postes d'aiguillages mécaniques dont le rayon d'action ne dépasse pas 200 à 300 m de part de d'autre. Chaque gare comporte au moins un, sinon plusieurs postes, desservis par une ou plusieurs personnes. Les progrès techniques permettent dès les années 50 d'étendre la zone d'action des postes. Ainsi, en 1956, un seul poste commande les voies principales de la gare de Thionville. En 1963, le poste principal de Woippy commande 8 km de ligne. Aujourd'hui, il est possible depuis le même poste de commander plusieurs centaines de kilomètres de lignes¹¹. En plus de la disparition de postes liée à d'autres motifs, cette évolution technique a permis de rationaliser considérablement la commande des installations.

Une politique active de suppression et d'automatisation des passages à niveau, la mécanisation des travaux d'entretien des voies ont permis de supprimer des métiers soit dangereux, soit pénibles.

Les gares de triage étaient un élément essentiel à l'exploitation du réseau, jusqu'à la suppression de l'acheminement des wagons isolés de fret. La Moselle était dotée de nombreuses gares de triage, liées soit au trafic généré par les industries locales, soit par le transit des points frontières. Les principales gares étaient Florange, Metz-Sablon, Réding, Sarreinsming, Uckange, Hagondange, Béning, Thionville, Forbach, Apach, Hargarten-Falck. De conception ancienne (Florange date de 1906), elles employaient un personnel nombreux effectuant des métiers dangereux : démailleurs, caleurs, attelers. La construction et l'ouverture du triage de Woippy en 1963 a permis de rationaliser et de moderniser les opérations de tri en Lorraine, en supprimant non seulement Florange, mais aussi Pagny-sur-Moselle, Réding et Lérrouville. Ce triage qui deviendra le seul en Moselle et le premier de France a été doté d'origine d'un système de

11. Le poste de Pagny-sur-Moselle commande l'ensemble de la LGVEE.

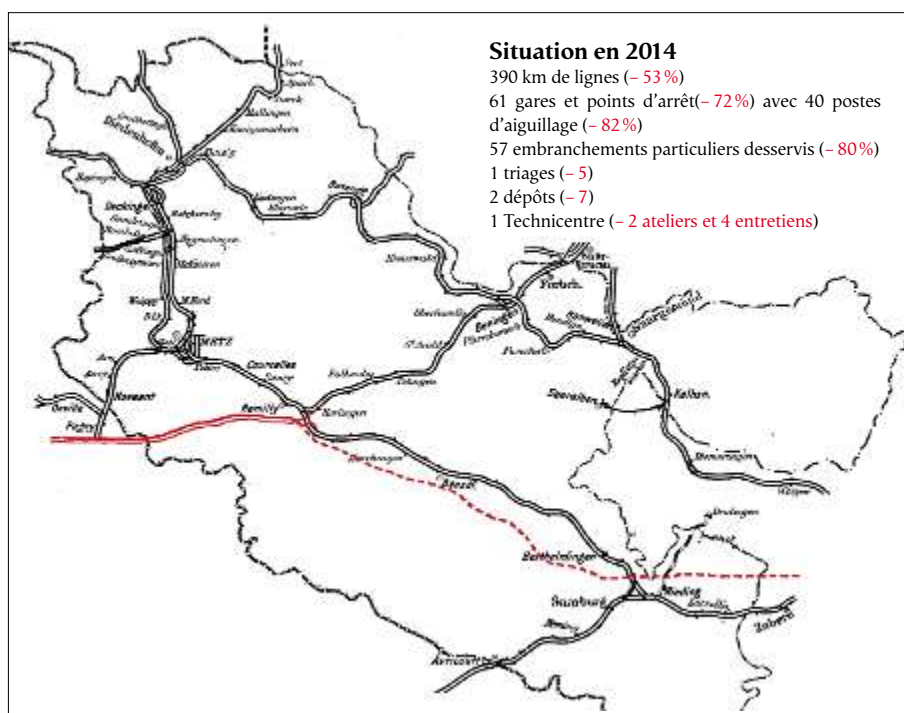
Évolution du réseau ferré public mosellan

tri semi-automatisé et de freins de voie de ralentissement. Dans les années 1980, il sera automatisé (système « tir au but »), permettant notamment de supprimer les caleurs. Avec la suppression du wagon isolé, il a perdu de son importance, mais reste l'un des quatre derniers triages subsistant en France.

La mise en place, à partir des années 80, des automates de vente en lieu et place des vendeurs au guichet a contribué à exploiter des gares sans personnel à demeure. Aujourd'hui, les distributeurs automatiques et la dématérialisation des billets achetés sur internet affectent le nombre de guichets proposés et leurs heures d'ouverture.

La situation actuelle

Les facteurs décrits précédemment ont modifié considérablement la physionomie du réseau ferré mosellan. La moitié des lignes a disparu, soit naturellement, soit par choix politique. Le réseau s'est concentré sur la partie ouest du département, avec comme colonne vertébrale, l'axe Luxembourg/Thionville/Metz/Nancy, qui concentre toutes les attentions. Tout le réseau



■ Le réseau mosellan en 2014.

est-mosellan a été abandonné, avec la fermeture récente de la ligne Sarreguemines/Bitche. La LGVEE, hormis la création de quelques kilomètres de ligne nouvelle, n'a pas eu d'impact sur la consistance du réseau. Le choix de la gare Lorraine à Cheminot, moins coûteuse que celles de Vandières et Louvigny, a fait couler de l'encre. Lorsqu'il y avait le choix, il eut peut-être mieux valu la mettre à Vandières. Mais maintenant qu'elle est faite, il serait déraisonnable de dépenser le moindre sou, pour la déplacer. La desserte directe de Metz mis à 1 h 25 de Paris est un succès. Pour le reste, sur les 220 établissements en service en 1945, seule en subsiste une soixantaine, dont 15 comportent encore du personnel. En 1952, environ 280 embranchements particuliers étaient reliés au chemin de fer. Aujourd'hui, 24 gares seulement comportent 57 embranchements particuliers, qui ne sont pas tous actifs¹². Les deux ateliers ont disparu, ainsi que les chantiers d'entretien des wagons. Un Technicentre a été créé à Metz-Sablon, mais sur les cendres du dépôt des locomotives. Ceux-ci ne sont plus que deux, Thionville et Woippy. L'avenir de ce dernier est lié au maintien du triage, un des quatre subsistant en France. Les réformes structurelles de la SNCF ont déshabillé les services régionaux et territoriaux de Metz pour migrer partiellement vers Nancy.

Conclusion

En 70 ans, le réseau mosellan s'est adapté constamment à un environnement industriel en plein déclin, aux fluctuations géopolitiques, à une concurrence de plus en plus présente. Dans un contexte de libéralisation très forte, le combat était inégal pour un mode de transport guidé très adapté au transport de masse, mais handicapé face à la souplesse des transporteurs routiers disposant d'un réseau de voies de communication de plus en plus performant. Les efforts de productivité interne et une modernisation constante n'ont pu empêcher le déclin d'un mode de transport traînant trop souvent l'image d'être constamment en grève. Sans doute cette image, périodiquement avérée, a eu une influence, mais durant toutes ces décennies peu d'initiatives novatrices ont été soutenues. Le Métrolor est un bel exemple, mais isolé. Depuis la disparition de l'OREAM¹³, aucun plan d'aménagement du département comportant un vrai volet ferroviaire ne semble avoir été étudié. L'Est-mosellan a été « défermé ». Les plateformes désaffectées sises en sites urbanisés n'ont pas été conservées, excluant toute réversibilité. La Moselle n'a aucun projet ferroviaire d'aménagement territorial, alors que la plupart des autres départements en ont. L'Allemagne, la Suisse, le Benelux ont conservé un réseau maillé. Pourquoi pas nous ? ■

12. Cf. : Document de référence du réseau 2013.

13. OREAM : Organisme régional d'étude et d'aménagement d'aire métropolitaine.